

## アメリカ自動車工業発展の構造と傾向

著者	橋本 輝彦
号	4
発行年	1974
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10097/14806">http://hdl.handle.net/10097/14806</a>

橋 本 輝 彦  
はし もと てる ひこ

学 位 の 種 類 経 済 学 博 士

学 位 記 番 号 経 博 第 4 号

学位授与年月日 昭和 4 9 年 1 1 月 2 8 日

学位授与の要件 学位規則第 5 条第 1 項該当

研究科専門課程 昭和 4 9 年 1 1 月  
東北大学大学院経済学研究科  
( 経済学専攻 ) 博士課程

学位論文題目 アメリカ自動車工業発展の構造と傾向

論文審査委員 (主査)  
教授 金 田 重 喜 教授 斎 藤 晴 造  
教授 村 岡 俊 三

## 論 文 内 容 の 要 旨

本論文は現代アメリカ資本主義の発展の重要な規定要因となっているアメリカ自動車工業の発展傾向を、その構造的特徴の把握をふまえて、歴史的に解明することを課題とした。アメリカ自動車工業に関するこれまでの研究は、本論文の序において触れているように、概説的なものであったり、時期的に限定されていたり、特殊問題や個別企業についてのものであったり、自動車工業の発展を総体として、歴史的に一貫して、かつ、その構造上の顕著な点である独占化、国際化に焦点をあてて、分析を加えたものはない。そこで、本論文では、これら先学の研究をふまえて、この課題を試みた。そのため、本論文では、20世紀初頭より1960年代までの自動車工業の歴史的発展を、どのような需要構造に対応して、いかなる企業が、どのような方法、形態で自動車工業を担い、あるいは支配してきたか、その結果、自動車工業はどのような発展傾向をたどったか、そしてまた、そうした発展傾向をたどる自動車工業はアメリカ国民経済においてどのような位置を占めたか、という視角からの把握をおこなった。

まず、第1章では、第2次大戦前のアメリカ国内における自動車工業の発展の構造と傾向を解明した。第2次大戦前の発展は、基本的に、20世紀初頭から1920年代中葉までと、1920

年代後半から1930年代までの2期に分かれる。第1節では、1900—1920年代中葉の時期をとりあつかい、次のように特徴把握をおこなった。自動車市場の外延的拡大、つまり、低価格大衆車が従来の個別的交通・輸送手段である馬車を駆逐するばかりでなく、さらにそれ以上に拡大していく市場条件が存在し、これを背景に、製品の規格化・標準化を基礎とした作業の標準化・専門化とコンベアー・システムの導入とによる生産の連続自動化、同時化という、いわゆるフォード・システムに代表される大量生産方式が発展した。こうした大量生産方式が他国に先がけてアメリカで発展した理由は、広大な国内市場を背景に、標準商品の大量生産＝大量販売方式が歴史的に早くから現実化していたことと、複雑な機械的構造を持ち、製作作業の徹底的な細分化、単純化に適合する特質を持つ自動車という商品の到来の歴史的合点であるとおさえた。ところで、こうした発展過程で、企業構造においては、企業新設と企業集中が同時並行的に進む中で、次第に生産と資本の集積・集中が進んでいった。自動車市場全体が拡大しつつあるという条件がありながら、早くも1910年代から、こうした集積・集中が進行したのは、既にFordにみられるように大量生産技術・設備を持ち、技術的に安定し、コスト切下げが可能な企業のみが大衆車市場において成長することができたためであり、したがって、Du Pont, Morganによって金融的に支持されたGMに典型的にみられる企業吸収・合同が進むとともに、他方で、新設は資金、技術などで特別に有利な条件を持ちえた場合にのみ可能となったからであると捉えた。こうして、自動車工業はFordを頂点としてGM、Dodge、Hudson、Nash、Packard、Studebaker、Maxwell、Willys-Overlandの10に満たない企業によって担われることになった。総じて、この時期は、アメリカにおける自動車工業が、低価格大衆車の大量生産方式の発展によって急速に成長していった時期であり、国民経済的位置からいえば、最大工業に成長するとともに、鉄道建設にかかわって経済成長を規定する主要な要因となっていったと把握しうる。

次に、第2節では、1920年代後半以降のBig Three独占支配体制の形成過程について、以下のようにおさえた。国内大衆車市場の拡大テンポが鈍化をみせはじめ、買替市場へと市場の性格が変化した。この中で、企業のビヘイヴィアは変化し、低価格大衆車の大量生産方式の推進という生産過程の変革一本やりから、GMにおいて最も明瞭にみられるように、管理価格、マーケティングの導入を含む経営組織の改革、車種系列の拡大・整備、販売組織の拡充（特に割賦販売の導入）、モデル・チェンジの導入などがおこなわれた。こうしたビヘイヴィアによって買替需要獲得競争、したがって、激しいシェア拡大・市場再分割競争がもたらされた。こうした競争の激化は、弱小企業の淘汰という形で、過剰になった生産能力・資本を排出していったが、それにもかかわらず、生産能力・資本の過剰を潜在的にいつそう累積することになり、1920年代末には深刻な過剰生産恐慌の土壌を造り出し、大恐慌として顕在化せしめ、過剰資本の整理が激しく進行した。ところで、企業構造においては、この過程で、上述のビヘイヴィアを追求しえ

ず過剰資本化した中小規模企業の倒産・集中が急速に進行し、特に大恐慌を経てこれは決定的となった。Hudson、Nash、Packard、Studebaker、Willys-Overland ら中規模企業の地位も決定的に後退したのである。これに対し、大規模な金融力に裏づけられて、GMに代表されるようなビヘイヴィアを多かれ少なかれ追求した大企業3社、GM、Ford、Chryslerは、1930年代初めには、市場の90%を支配するようになり、Big Three独占体制が成立した。3社の製品価格はいちじるしく接近した動きを示すようになった。もっとも、3社のうちでは、これまで圧倒的優位にあったFordが、政策転換が遅くかつ不十分のために1920年代後半に後退し、大恐慌でも最も大きな打撃を受けて、かわって、GMが圧倒的優位を占めることになった。以上のようにBig Three独占支配体制の形成過程についてはおさえた。ところで、第2節の最後に、ニューディール政策の自動車工業に対する作用を考察したが、それは要するに、NIRAによって、Big Three独占体制を公的に許容すると同時に、NIRAとWagner法によって、後述するような労資関係の調整という点で影響を与えたが、財政資金散布政策については、自動車工業の景気回復に大きな役割を果たしたとはいえない、とおさえた。

最後に、第3節では、Big Three独占体制の形成・成立過程を、主として企業ビヘイヴィアと企業構造の変化に即してみても来た前節の考察をふまえて、Big Threeの資本蓄積の金融構造と労資関係の特質の変化を解明した。

即ち、Fordは早期に卓越した地位を確保し、高利潤を獲得しえたため、一貫して自己金融方式によってその発展をおこなって来た。これに対し、1920年代初めまでのGM、1928年頃までのChryslerは、外部資本の集中によってその発展を推進して来た。そのため、これら両社は金融機関との融合を深めている。しかし、GMも1920年代後半になると自己金融方式に移行し、ChryslerもDodge合併後の1920年代末には、同様の方式へ移行した。こうして、全体として自動車企業の資本蓄積は、1920年代後半からはいちじるしく自己金融的性格を強めているとおさえられる。ただ、1920年代の自己金融方式が、巨額の利潤獲得の故であるという側面が強いのにに対し、1930年代のそれは、投資停滞によって促されているという側面が強いと考えた。

次に、労資関係については、1920年代までは、資本は高賃金と低熟練による労働供給の潤沢さを基礎として、レイオフ、労働強化をおこない、賃労働に対する専制支配を貫いていた。しかし、大恐慌によるストライキや失業者の「飢餓行進」の発生と、ニューディール政策による労働組合組織の是認とによって、自動車産業労働組合としてUAWが結成されるとともに、資本の専制支配に一定の制限を課する労働協約が結ばれていった。こうして、Big Three独占体制下での労資関係は、一方における労働者の組織化と運動の激化、他方における独占資本による一定の譲歩によるひきつけ、この両者の対抗関係として、展開することになった。

以上が、第1章でとり扱った第2次大戦前のアメリカ自動車工業の国内市場における発展の構造と傾向の要旨である。

第2章は、第2次大戦以後のアメリカ国内における自動車工業の発展の構造と傾向を解明した。第2次大戦以後の発展は、基本的に、第2次大戦中、1945年から1957・8年まで、1957・8年から1960年代まで、と3期に分けることができる。

まず、第1節では、第2次大戦中の特徴をおさえた。第2次大戦中は特殊な時期である。民間自動車生産が全面的に停止し、自動車企業はあげて軍事生産に従事した。したがって、販売・投資面を中心に全面的に国家財政に依存する企業体制となった。そして、この過程は自動車生産の過剰設備を解消し、新たな資金と設備を獲得することによって、各企業にとって、戦後再出発の準備となった。ところで、この軍事生産においても、GMは戦前の自動車生産・販売シェアと同様の優位を占めたが、Ford、Chryslerのシェアは戦前に比してやや小さく、その分だけ、Hudson、Nash、Studebaker、PackardなどいわゆるIndependentsが有利な地位を占め、このことが、戦後民間生産再出発において一定の影響を持った。こうして、この時期の自動車企業は、軍事生産の中心的担い手として、アメリカ戦時経済に大きな役割を演じたのである。

次に、第2節では、後の2期をとり扱った。まず、1945年から1957・8年までは以下のように特徴把握をおこなった。市場面では、1940年代後半には、第2次大戦によって繰り延べられた需要が一挙に出現したが、1950年代、特に、朝鮮戦争後にはそれは基本的に消滅し、買替需要とサイドカー需要によって構成されるようになり、拡大テンポが鈍化する傾向に入ったとおさえることができる。こうした条件に対応して、1940年代には各企業とも大規模な設備拡張投資をおこない、生産量増加に専念したが、1950年代に入ってから、相互のシェア侵食という厳しい市場再分割競争を迎え、フル・ライン政策、大規模なディーラー組織、巨大な販売金融・保険組織の独占とそれに基づく管理価格の基礎上で、マーケティング活動を重視し、アニュアル・モデル・チェンジによる車の大型、高馬力、豪華化を梃子とした自社製品に対する買替需要、サイドカー需要の喚起を推進した。こうしたビヘイヴィアをなしうるのはBig Threeのみであり、Independentsのシェアを侵食することに成功した。しかし、こうしたBig Threeのビヘイヴィアは、製品価格を年々上昇せしめるとともに、新規需要の実現に阻害的作用をなし、自動車工業全体にとってはかえって、市場拡大の鈍化に拍車を加える結果となったと考えられる。ところで、企業構造はこの過程でどのようなになったか。1940年代には売手市場の故に中小企業の蘇生、新規参入が生じた。第2次大戦中軍事生産でやや有利な地位を占め、かつ、平時生産への転換が容易な立場にあったIndependentsの販売シェアが戦前をやや上回るとともに、Kaiser-FrazerとCrosleyとが新規参入した。したがって、Big Three 独占体制はやや緩和することになった。Big Threeのうちでは、FordがGMにみならった「企業

改革」に成功して、いち早く復興をとげ、Chryslerを抜いて第2位に返り咲いた。しかし、1950年代に入り買手市場へ転化するとともに、これに対応しうる力のないIndependentsの衰退と合同がドラスティックに進行した。乗用車企業のIndependentsとしては、Nash-KelvinatorとHudsonが合同したAmerican Motors、StudebakerとPackardが合同したStudebaker-Packardが残ったが、生産・販売シェアはいちじるしく縮小した。この間、市場全体の拡大鈍化の中で、Big Threeは前述の諸政策によって、Independentsのシェア侵食、相互のシェア侵食という、激しい市場再分割競争を展開し、1950年代中葉には3社ではほぼ完全な独占体制を築きあげた。総じて、この時期はBig Threeにとっては、アメリカ国内市場における独占体制の戦後再編成の時期であったが、同時に、自動車工業全体としては、生産・販売台数が増加から停滞傾向へと転換していく時期であったとおさえることができる。そして、自動車工業のこのような発展傾向は、アメリカ国民経済が1940年代後半の耐久消費財産業を起動力とした繁栄から、1950年代の軍拡経済を基調とした国家独占資本主義の強化へと転換をとげていったことの一因である、と理解した。

最後に、1957・8年から1960年代は次のように特徴把握をおこなった。国内市場においては、買替需要とサイドカー需要を中心に構成される需要構造が定着している。Big Threeは、1950年代末の輸入車、Independentsのコンパクト・カー攻勢に対応して、従来の大型、高馬力、豪華化政策を一定程度手直ししつつも、車種系列の拡大・多様化、アニュアル・モデル・チェンジを推進し、製品価格を上昇せしめ続けた。Big Threeはこれによって、生産・販売台数の増加による利潤増大ではなく、否、むしろ、新規需要の実現を阻害し、市場拡大の鈍化に拍車を加えつつ、全体としての販売額の増加による利潤増大を追求したのである。こうして、販売台数の停滞傾向と販売額の増加傾向との並存という事態がもたらされている。これをBig Three独占体制の下での自動車工業の腐朽化の進展、と規定した。この過程で、企業構造においては、American Motorsがコンパクト・カーによってシェアを拡大したが、一時的にすぎず、Studebaker-Packardは1963年末には国内乗用車生産停止においてまれ、Big Three独占体制は揺がなかった。Big Threeの企業金融方式における自己金融的性格は定着し、資本の過剰はいっそう大きくなった。総じて、1950年代末以降のアメリカ国内市場における自動車工業の発展は、Big Threeの管理価格と「非価格競争」による独占支配下で腐朽化をとげつつあり、したがってまた、このことを背景に、Big Threeの海外進出がいちじるしく活発化することになると捉えた。後の点の詳細は第3章で説明している。そして、このように、腐朽化と海外進出・対外的寄生化が多くの産業の動向に重大な影響を与える自動車工業においておこっていることが、アメリカ資本主義をして国内経済の腐朽化——軍事経済化、停滞とインフレーションのデイレンマ——と、他方での多くの企業の対外的寄生化という状態に至らしめるのを促してい

ると理解した。

最後に、第3節では、以上のように1950年代に再編、強化したBig Three独占体制の構造的特徴を、その独占構造と競争形態、資本蓄積の金融構造、労資関係の3つの側面より具体的な説明をおこなった。

まず、独占構造については、Big Threeによる市場の独占的支配の基礎は、多車種系列にわたる大量生産体制、技術開発力、ディーラー組織、販売金融・保険組織の独占にあることを、実態分析によって、把握した。また、競争は、管理価格を基礎に、賦払信用の拡大、アニュアル・モデル・チェンジによる大型、高馬力、豪華化という形態でおこなわれていること、そして、管理価格は次のような実態を持っていると捉えた。即ち、標準操業度を基準とした直接費と間接費に15～20%の税引後自己資本利益率を上乗せして、価格決定がなされ、GMをプライス・リーダーとして、Ford、Chryslerがこれに追随する関係が成立している。その結果、Big Three 3社の製品価格は歩調を合わせて上昇しているのである。

次に、資本蓄積の金融構造については、第2次大戦後も、GMを頂点にBig Threeは全体として、基本的には自己金融方式で資本蓄積を進めていること、しかし、1950年代中葉までの再編成の過程では、大規模な設備投資の必要から、巨大金融機関に依存した外部資金の集中が補完的役割を演じたこと、特に、Chryslerはこのことが強かった。こうしたことは、金融機関と結合関係の中で生じ、Big ThreeはMorgan、Rockefeller、First National City Bank、Mellonなどの金融集団と結びついていること、を明らかにした。そして、1950年代末からは次第に、過剰資本傾向が顕著になって来た、とおさえた。

最後に、労資関係の特質は次のように把握した。1930年代に端緒についたUAWとしての労働運動は、戦後、次第に、実質的な意味で企業別組合主義的方向、即ち、上層の独占企業労働者は企業の超過利潤に依存して、その状態の改善を図り、それ以外の中小企業労働者などは低位の雇用条件に甘んずるという方向、へ展開していった。このことは、Big Three独占体制の戦後再編・強化の過程で、Big Three対UAWという形態での資本・賃労働関係が、独占資本がその独占利潤を基礎としての一定の譲歩によって、資本の賃労働把握を安定化せしめるという性格を強め、定着せしめて来たことを意味するとおさえた。しかしまた、かかる資本・賃労働関係はその矛盾を中小企業、下層労働者の闘争激化としてあらわさざるを得ないと捉えた。また、近年の独占企業の独占利潤基盤の動揺を通じて、独占企業労働者の闘いも激化の兆しをみせていることにも触れた。

以上が第2章の要旨である。このようにして、第1章、第2章で、アメリカ国内市場における自動車工業の発展を、5つの歴史的段階に区分して、その特徴をおさえたが、第3章では、前章までで触れなかった重要な側面である海外進出について、説明を加え、アメリカ自動車工業の歴

史的発展のより全面的な特徴に迫ることを意図した。

まず、第2次大戦前については次のように解明した。自動車企業の海外進出は、Fordをはじめ比較的に早期であったが、しかし、1920年代前半までは、カナダへの進出を除き、みるべき点は少ない。しかし、1920年代後半以降は、海外市場における生産子会社の設置という形態で展開をとげていった。即ち、FordはイギリスFordの大拡張、ドイツFordの組立から製造会社への転換、GMはイギリスのVauxhallの買収と拡張、ドイツのAdam Opelの買収によって、両社はイギリス、ドイツ市場で、現地企業と十分競争しうる拠点を築いた。さらに、FordはフランスでもMatfordによって生産拠点を保有した。ところで、このような本格的海外進出を生ぜしめた契機については、次のように捉えた。それは、第1章で解明したような、1920年代後半以降の国内市場の拡大鈍化、過剰資本の出現と、西ヨーロッパ諸国などにおける関税障壁、国内産業保護政策の出現、民族系企業の抬頭による競争の激化などである、と。

次に、第2次大戦以後については、以下のように解明した。海外進出は第2次大戦中は全面的に後退し、終戦とともに再開されたが、1957・8年頃までには、第2次大戦によって衰退した既設海外子会社の戦前水準への復帰と発展に重点がおかれた。具体的には次のごとくである。イギリスFord、Vauxhall、ドイツFord、Adam Opelは、自社利潤と現地借入を中心として復興・拡張投資をおこない、戦前水準を越えた。Fordは海外子会社の100%所有支配への復帰にも次第に力を注ぐようになり、ドイツFordはほぼこれを達成したが、逆に、フランスにおいては、フランスFordの再建に失敗し、Simcaへの売却をよぎなくされた。その他、オーストラリアにおいては、国産化政策に対応して、GM、Ford、Chryslerの3社とも生産子会社を設置し、これら企業の市場支配はいちじるしく強化された。しかし、戦後1957・8年頃までの海外進出の総体的特徴としては、再建投資によって既設生産子会社は、フランスFordを除き、戦前水準を完全に越えることに成功したが、それにもかかわらず、この時期のBig Threeの戦略の重点が、第2章で解明したように、アメリカ国内市場の独占支配におかれたため、海外活動の比重はいまだ小さかった、と把握した。

1957・8年以後は海外進出が急速に積極化し、質的に重要な局面に達した。そして、その要因は次のようなものと捉えた。即ち、1つは、1950年代に入ってからアメリカ国内市場の拡大鈍化と製品輸出の停滞による過剰資本の出現と競争の激化である。この点は第2章で解明した。2つは、戦後アメリカの世界政策の展開がアメリカ資本の海外進出に有利な条件を生み出したことと同時に、海外諸国自動車市場における現地企業の成長による国際的競争の激化を促したことである。3つは、国際的、国内的競争の激化が、輸送費、賃金の切下げを切実な要素たらしめたことや、海外市場にマッチした小型車生産、マーケティングなどの重要性が増大したことである。こうした要因によって、1960年代にかけて事態は次のように進行した。まず、GM



は子会社利潤を源泉とする海外投資拡大を中心に、コンスタントな発展をとげ、カナダ、西ドイツ、イギリス、オーストラリアをはじめ、中南米諸国、南阿などで現地生産会社を築き、各国市場に対する支配を強固なものにした。Fordは海外子会社の利潤を源泉とする拡張投資に加えて、海外子会社の100%所有達成や新設を目的として新規投資を増加させたことによって、海外投資の拡大は急速であり、Big Three中最大規模の海外投資をおこなっている。カナダ、イギリス、西ドイツ、オーストラリア、中南米諸国、南阿などに現地生産子会社を築きあげている。

Chryslerは他2社に比較しての遅れを一気にとりもどすために、1950年代末から買収というドラスティックな手段などを通じて急速に海外活動を強め、カナダ、イギリス(Rootes)、フランス(Simca)、スペイン(Barreiros)、オーストラリア、中南米諸国、などに現地生産子会社を築きあげた。こうして、Big Threeは西ヨーロッパを中心に10近くの国々に生産子会社を配置し、会社総資産に占める海外子会社の比率も25%前後に達し、「世界企業」という様相を持つに至った。1957・8年頃以後のBig Threeの海外進出は以上のおさえたが、これの影響として西ヨーロッパにおける自動車工業の再編成が進行した点を簡単に触れた。即ち、イギリス、西ドイツは民族系企業が一系列に、フランスはイタリアとの提携を含め二系列に整理された。その結果、西ヨーロッパ市場では、アメリカ系子会社と現地企業の間で激しいシェア拡大、再分割競争がおこなわれるとともに、海外進出の焦点はアジア、アフリカ、ラテン・アメリカなど後進地域へと移りつつある。

以上が第3章の要旨である。

最後に、結びにおいては、以上の考察を基礎として、自動車工業の歴史的発展の特徴を簡単に整理した。そして、次のように結んだ。自動車工業が急速な拡張をとげたのは1910—1920年代中葉と1940年代後半である。もっとも、1940年代後半にしても、第2次大戦による繰り延べ需要によるところ大である。1940年代を除いて1920年代後半以降は総じて、生産・販売量の拡大テンポは鈍化傾向をたどっている。この時期は、中小規模企業が倒産・衰退し、独占体間で激しいシェア拡大競争が展開する。この競争は、買替需要を中心とする市場構造を背景に、生産設備、販路、金融の独占を基礎として、管理価格と「非価格競争」を基調として展開する。このことは、製品価格の上昇をもたらすことによって、新規需要の実現を阻害し、かえって、自動車工業全体としては拡大の鈍化が強められたが、しかし、それにもかかわらず、Big Threeの販売総額は増加傾向をたどった。また、こうした国内における腐朽化の進展と表裏の関係で、海外諸国への直接投資が積極化し、対外的寄生性を強めているのである。そして、まさに、こうした自動車工業の歴史的発展が、現代アメリカ資本主義を腐朽化と対外的寄生化へ導く要因となっているのである。

## 論文審査結果の要旨

I 本論文は現代アメリカ資本主義の発展の規定的要因となっているアメリカ自動車工業の発展傾向を、その構造的特質の把握をふまえて、歴史的に解明することを課題としたものである。その内容は、第1章 第2次大戦前における発展とBig Three独占体制の成立、第2章 第2次大戦以後における発展とBig Three独占体制の再編成、第3章 Big Threeの海外進出からなる。

第1章では 第2次大戦前のアメリカ自動車工業の発展を、20世紀初頭から1920年代中葉までの時期と、1920年代中葉から30年代までの時期とに2分する。第1期のうち、1908年までの生成期に、金持の娯楽用車として登場した自動車は、馬車、自転車、銃器、時計などの既成工業に立脚する組立産業として出発した。従って、大量の固定資本を要しなかったため、多数の企業が参入したが、Ford T型車の登場とGM創立の1908年をもって本格的発展期に入る。

この期の特徴はそれまでの鉄道が主要都市間、主要生産地と主要都市間の交通輸送手段であり、馬車が個別的輸送手段であったのに対し、安全で操作の容易な低価格自動車が、この馬車を駆逐して、市場を拡大したこと、製品の規格化、標準化を基礎とした作業の標準化、専門化とコンベア・システムの導入とによる生産の連続・自動化、同時化などのいわゆるフォード・システム＝大量生産方式が広大な国内市場を背景として発展したことである。

この大量生産方式が自動車価格の大巾引下げにより、これまでブルジョアの奢侈品であった自動車を、大衆の必需品に転化し、自動車工業を資本蓄積主導部門としたのである。

この過程で、大量生産技術体系を持つ大企業のみが、コスト切下げ、価格引下げを行なって競争に勝利し、十指に満たない企業に整理される集積、集中が進行する。

そしてこの時期の自動車企業の2つの型にFordとGMとがあり、Fordは生産方法の改善→大規模化→生産コスト低下→価格低下→販売増→高利潤→投資増大による自己金融方式をとったのに対し、GMはDu Pont、Morganの金融的支持による企業の吸収合併方式によって企業を拡大したが、その際の過大資本化と不況による財務的危機を契機にして、Du Pontが支配権を握ることを指摘する。

第1次大戦、戦後のインフレ、さらに1921年の反動恐慌という試練にさらされた各社の対応は、GMが多角化を始め、販売金融会社を設立し、新証券発行による外部資金の調達、株式交換による既存企業の吸収により巨大トラストに成長したこと、これに対しFordは原料、製鉄所からガラス工場に至るまでの大量生産の垂直的統合をなしとげたことが示され、この両巨頭の支配が参入を極度に困難にしたこと、および自動車工業が石油、ゴム、鉄鋼、ガラス、機械工業を主導し、技術革新を促進し、住宅、ハイウェイの建設をもたらし、鉄道に代って、アメリカ経済

の主要な発展要因になったことが、豊富な資料により実証される。

次に第2期に入り、20年代後半以降の買替市場への転化と、低価格大衆車の大量生産(Ford)から、GMが代表する管理価格、マーケティングの導入を含む経営組織の改革、車種系列の拡大、販売組織の拡充、特に割賦販売、モデル・チェンジ方式などによる市場の再分割競争の激化に伴って、中小資本の破産と企業集中が急速に進行して、GM、Ford、Chrysler 3社の市場支配が確立する。特にGMは事業部制による分権管理、計数管理、財務管理と管理価格制、販売金融の独占によって、Fordを抑え、独走体制を確立する。

生産コスト切下げ → 価格引下げという競争形態は、独占的競争形態へと転換する。ついで、大恐慌とニューディール政策の自動車工業に及ぼした影響を考察し、それが企業集中、企業の多角化(特にGMの場合)を促進したこと、NIRAはBig 3の独占体制を公認すると共に、労資関係を近代化(Wagner法)したと論じている。

最後の節では、FordがT型車以来すべて利潤の内部留保 → 再投資・過半数株支配から全株式の独占という方式をとったのに対し、GMは20年代前半までは証券発行による企業集中と拡張投資方式をとり、その過程でMorgan-Du Pontの支配が強化されること、そして20年代中葉以後は、利潤の再投資が増大し、拡大は自己金融、企業集中は株式交換という方式に移ることを丹念に追跡する。

ところで、自動車工業の労資関係については、フォード・システムによる高い労働生産性による巨額の利潤を基礎として、自動車工業の労働者は高賃金を享受したとされているのに対し、東南欧からの移民と南部からの黒人からなる豊富な賃労働の存在を利用しつつ、季節変動によるレイオフ制度、コンベア・システムによる熟練労働の追放、注意力と器用さを要求する単調で退屈な反復作業とそのスピードアップが行われ、労働分配率も相対的に低いことを指摘する。

そして大恐慌とニューディール期に労働運動が激化し、NIRA → Wagner法という条件をえて、UAWがCIOの指導のもとに結成され、ゼネストで組合の公認をかちとり、最低賃率の引上げ、レイオフでの収入保障、先任権、苦情処理制度などを獲得したことを明らかにし、独占企業は、超過利潤の1部を分配することによって労働者をひきつけるという独占特有の労働政策をニューディール期に展開したと結論する。

第2章では、第2次大戦から60年代までのアメリカ国内における自動車工業発展の構造を、軍事的国家独占資本主義の下で、Big 3の独占体制がどう展開したかという視点から明らかにする。

まず、ニューディールの誘い水政策の失敗から、アメリカ経済は恒久的スペンディング政策の方向に向い、ついに戦争経済へと突入する。この時期に全工業設備投資の3/4を占める政府投資によって設立された工場が民間貸与という方式で独占に私物化され、軍需発注も巨大独占に集中するという条件の中で、自動車工業は全面的に軍事生産に編入されて、航空機、戦車などの生

産を担当し、乗用車生産を停止する。

戦後の50年までのアメリカ経済は、戦時中に蓄積された膨大な戦時利潤、戦後に展開された対外援助政策、および戦後に繰延べられた民間需要によって規定されるが、この主軸は自動車工業であり、この市場の拡大が新規参入をもたらしたことで、一時停滞したFordがGM方式の経営近代化により、第2位に復活したことを指摘する。

そして、50年代後半には市場は買替需要を中心とする買手市場に転換すること、朝鮮戦争後軍事的国独資による支出が航空機、ミサイル、電子工業へと移行したことにより、自動車工業はきびしい再編成を余儀なくされる。一時参入したIndependentsも、フル・ライン政策、大規模ディーラー組織化、巨大な販売金融・保険組織の拡充、毎年のモデル・チェンジなどによる再分割闘争のなかで脱落し、Big 3の独占体制が決定的に確立すること、そしてこれを基礎として展開されるPrice Leadership・Administered Priceが自己金融体制の本質であること、但し50年代前半には金融機関からの借入れによる設備投資が行なわれ、金融集団との結合関係が深まる過程を分析する。そして、ここでの過剰資本が世界企業へと展開させる根拠にあるとし、この過程を第3章で解明する。

第3章では、まず海外進出は① 販売代理店 → 販売組織、② ノックダウン方式、③ 製造工場・会社の設立という順序で行なわれるとし、その海外進出を歴史的に追跡する。Fordは30年代に英独仏で、GMは英独加で生産し、さらに15ヶ国に組立工場を配置していた。これら海外進出の理由は、① 関税その他輸入制限の克服、② 輸送費の節約、③ 販売・サービス体制の改善、④ 現地での流行のキャッチなどとされている。そして国内で独占体制を確立したBig 3は戦後アメリカの国際的国独資体制の展開の基礎の上に商品輸出よりも資本輸出を積極化する。すなわち、30年代の既存投資を再編し、さらに新規進出を行なう。この際のFordの特徴は、100%所有方式とヨーロッパ各社間の国際分業体制をとったこと、Chryslerが最も積極的に現地企業の買収方式で進出したこと、50年代にはヨーロッパへ、60年代以後後進国への資本輸出が展開されていること、最近の海外企業の金融は利潤の再投資と現地での借入が主要なものとなりつつあること、および現在Big 3は名実ともに世界企業に成長し、国際的管理体制を確立したことを明らかにする。

この海外進出の要因は、① 米国市場の停滞と輸出の停滞に基づく過剰資本の成立、② 戦後のアメリカの世界政策の展開による海外投資リスクの軽減、とくに門戸開放、投資保証制度、③ 産業構造のアメリカ的「近代化」と市場統合による市場拡大であるが、国際競争の激化の中で、輸送費の節減と低賃金利用も無視できないとしている。そして、海外進出の武器としては、卓越した資本力、技術開発力、マーケティング技術とを挙げている。

Big 3の世界的進出の結果、ヨーロッパ自動車工業でドラスチックな再編と企業集中が進み、

それぞれ民族系企業が米国企業に対抗して集約されつつあり、この動きはやがて日本にも波及するであろうと予想する。

これを理論的に総括し、世界企業を生産と資本の世界的集積に基づく国際トラストと規定し、これは直接的な世界の経済的分割に発展していると結ぶのである。

Ⅱ 本論文は以下のような三つの特徴を有している。

- (1) 本論文は、アメリカ自動車工業をその創立期から現代にいたる全過程について、アメリカ経済の構造変化と循環との関連で詳細に跡づけ、それぞれの時期の各企業の資本蓄積の特徴を描き出すことに成功している。従来、アメリカ自動車工業をかかえる包括的視野で分析した文献は少なく、その点で本論文はユニークなものである、と評価できる。
- (2) 本論文は、上記課題を果すに当って、主として自動車工業の市場構造、企業構造および労資関係の推移などの諸側面から分析を行なっているが、その分析は、国家独占資本主義論の構築という明確な問題意識に基づいて行なわれている点に、第2の特徴がある。提出者の国独資論は自己金融の評価などの点で、なお問題を残していると考えられるが、Big 3の支配下のアメリカ自動車工業がその内在的矛盾に基づいて国家を資本蓄積の不可欠の用具とするにいたるプロセスの分析は優れている。
- (3) 本論文の第3の特徴は、従来、それだけが単独に取り扱われる傾向にあったアメリカ自動車工業の海外進出を、輸出市場の動向ならびに国内生産・市場との有機的関連において詳細に跡づけている点にある。本論文における自動車工業の海外進出の実態の究明と必然性の分析は、戦前との対比において若干の問題を残しているとはいえ、説得的であり、現在注目を集めているいわゆる多国籍企業論に一定の寄与をなしうと思われる。

以上が本論文の特徴であり、かつ本論文のメリットである。むろん本論文に弱点がないわけではなく、上記(2)、(3)で記したような問題点も残されている。しかし、こうした弱点があるにもかかわらず、本論文はアメリカの中心的産業の1つである自動車工業の経済学的研究としては秀れたものであり、学界に対し貢献をなしうる業績であることは疑いを容れない。

以上審査するところにより、本論文は経済学博士の学位を受けるに十分値するものと認定する。